

1934 Flyhavari ved Huldervolden

Trøndelags flyveavdelings årlige ”flyveøvelser” var en stor begivenhet for stjørdalingene. De dristige menn i de farlige fly ble et allment skue i himmelen over Stjørdal. Slik også sommeren 1934. I midten av juli hadde 16 fly blitt klargjorte, hvorav kanskje 2 av flyene var mindre tidsmessige. Til sammen skulle 35 befalingsmenn og 120 soldater delta. Nytt for året var nylagt asfalt foran ”flyveskurene”, hvor flyene stod oppstilte på rad og rekke, sikkert et givende syn for flyinteresserte. Stasjonen hadde etablert en besinkjeller (primitiv forløper for tankanlegg/fuelfarm). Pressen kunne fortelle at et stortilt planeringsarbeid hadde pågått utover sommeren, og at alt nå var klart til ”krigen” i lag med artillerister, infanterister og ingeniørvåpenet. Flygerne hadde nettopp ankommet Værnes, og skulle være her frem til 20.august. Avisene kunne fortelle (sitat): ”...at motorene vil surre i luften over våre hoder og vi vil få se de store fly i nervepirrende og halsbrekkende øvelser. Kaptein Bull tjenestegjør i år for siste gang som sjef for flyveavdelingen”.



Følgende befal var beordret:

Ledelse:

Kaptein Bull, sjef for avdelingen. Premiereløytnant Waage, vingsjef. Løytnant Carlsen, nestkommanderende. Løytnant Raaen, kvartermester. Løytnant Hagen, overmekaniker. Løytnant Uthaug, administrasjonsoffiser.

Flygere:

Fenrikene Furueth, Ystgaard, Næss, Viksjø og Hope. Sersjantene Stenberg, Kvinge, Uglem, Mære, Stene og Buluken.

Speidere:

Løytnantene Dahl, Wettergren, Mehre, Tollefsen. Fenrikene Navjord, Evensen og Hokstad.

Mekanikerbefal:

Løytnant Bodin, fenrikene Engen, Bekkelund, Nygaard, Stav, Brændholen og Barkald. Sersjantene Raaen og Aasdalen.

Øvelsen denne sommeren 1934 hadde ikke før kommet i gang, da en alvorlig ulykke rammet Trøndelag flyveavdeling. Vi skriver torsdag 19.juli, og dagens rutinemessig ”brief” var avsluttet, og de enkelte ”flightene” var satt opp. Fenrik Odd Chr.Ystgaard var satt opp sammen med speider Halfdan Olrik Mehre med



flygemaskin 143. Oppdrag: Treningsflyging med orientering i lende. Varighet: 90 minutter. Flyet, en Tiger Moth, DH82A - tok av ved 10-tiden. Da flyet ikke var kommet tilbake til lunch, gikk stasjonen over i en såkalt "usikkerhetsfase". Ved 13-tiden ble den forhøyet til "alarmfase" og snart til "nødfasen" i og med at bensinforbruket på 3 timer var oversteget. Et par fly ble sendt i lufta for å søke etter sine kollegaer. Disse kom tilbake med uforrettet sak. På formiddagen denne dagen, sto Tom Rønsåsbjørg og faren, Severin - ute på tunet på Rønsåsbjørg i Sondalen og så et fly komme rett over dem og forsvinne mot sørøst. En god stund etterpå fikk Severin en telefon fra Værnes, som lurte på om de hadde sett et fly den dagen. Værnes savnet nemlig et fly ble det fortalt. Ikke lenge etter samtalen kom det et nytt fly omtrent i samme retning som det første tidligere på dagen. Folket på Rønsåsbjørg hadde staket ut kursen.



Fenrik Ystgaard var en kjent idrettsmann fra Strinda i Trondheim. Løytnant Mehre var nordlending, fra Narvik. Fenrik Ystgaard hadde møtt til tjeneste den 17.juli og hadde den dagen og påfølgende dag, den 18.juli - utført forskjellige øvelsesflyginger. I dagens målestokk vil vi nok ikke regne flygeren for "erfaren", men med datidens treningsgrunnlag, som for vedkommende var ca. 300 timer, var Ystgaard blant flyveavdelingens mest rutinerte, og det forbauser litt at vedkommende kom i det uføre han gjorde. Det skal også nevnes at Ystgaard landet med samme flyet (nr.143) på Bodø-halvøya i 1933, som et av to fly – det aller første. Det andre flyet ble ført av kaptein Bjarne Øen (senere general i Luftforsvaret). Flyene var helt nye, levert fra fabrikken den 30.juni samme året.

Mens Odd Chr.Ystgaard var student på NTH hadde han møtt Inger Christiansen. Faktisk var Ystgaard på besøk hos familien Christiansen på Huldervolden den sommeren, og hadde gått ned fra vollen to dager tidligere, for å melde seg til øvelsen. På dette tidspunktet kan en vel regne Inger og Odd Christian for forlovet.

Denne vakre formiddagen befinner postfullmektig Christiansen seg med kone og datter på Huldervolden ved Sonvatna. (Familien Ystgaard skriver Huldervolden med d, mens vi i Trøndelag benevner tilsvarende med -voll). På andre siden av vannet holder postbud Olav Schjødt til. Ja, andre var også ute i området denne torsdagen midt på sommeren. Alle er de vitner til at et lite fly kommer surrende langs fjellsidene opp mot Storskarven. Inger Christiansen ser det klart mot himmelen over åskammene, - det "vinket" til henne. Under et møte undertegnede hadde med Inger (91) på Britannia Hotell i Trondheim lørdag den 11.juni 2005, forteller hun at hun ikke likte seg da hun så flyet komme flygende – "for dagen før hadde det fløyet ei ugle på kjøkkenvinduet". Flyet kommer så over Langåsen, gjør en skarp sving, og opptar plutselig et spinn og går i bakken 15 m fra vannkanten, ca. 300 m fra hytta på



Inger Ystgaard, 91 år

Huldervolden (Øystervollan). Da flyet gikk i spinn var det i 600 fot over terrenget (200 m), og Ystgaard kjemper med rorene og lyktes nesten å ta flyet ut av spinnet, hvilket han var godt trent til. Uheldigvis kom flyet bort i et tre i det han skulle til å flate ut, det ble kastet rundt – og så ble alt mørkt.

Hva vitnene foretok seg først og sist er noe uklart, men mye tyder på at familien Christiansen kom raskt til åstedet, hvor de trodde de to om bord var døde. Inger kom først til åstedet. Hun så at Odd Christian ikke var særlig godt fastspent. Han hadde tydeligvis slått hodet mot dashbordet. Brillene var knust og han blødde ganske kraftig. Senere viste det seg at nesen var brukket. Akkurat i det øyeblikket Inger ankom til sin ”forlovede” – var han bevisstløs, men kom så etter noen sekunder til seg selv. I det han forsøkte å ta av seg sikkerhetsbeltene, - sa han: ”*Dette er forferdelig*”, og så besvimte han igjen.



Schjødt og Christiansen møttes, og ble enige om hva som måtte skje. Olav Schjødt, som den gangen var 56 år, tok seg ned de 16 kilometerne til Gudå stasjon på 1 ¾ time for å varsle om det de da anså som en tragisk dødsulykke. Adresseavisen hevdet at han var så utkjørt at han ikke selv orket å benytte telefonen til de nødvendige samtaler. På Gudå stasjon hadde telegrafist Rønning vakt. Han tilkalte øyeblikkelig distriktslege Johnsen på Bjørk i Meråker. Legen tok med seg sykesøster Gunhild og dro straks til Gudå stasjon og tok fatt på oppstigningen til Gudåsetrene. De brukte ca. 2 ½ time. Da Værnes ble varslet, dro to leger og en løytnant til Gudå. Her fikk de hjelp av Pål Skjerpe som veiviser og påbegynte turen til fjells klokken 1730. Straks etterpå kom 14 flysoldater og sanitetsmannskap, som sammen med flygesjef Bull - dro innover til havaristedet. I forbindelse med ulykken ble det reist spørsmål hvorfor ikke flystasjonen hadde et sjøfly som potensielt ambulansfly, slik de hadde på denne tiden i Nord-Sverige hvor det også er mange vann å gå ned på.

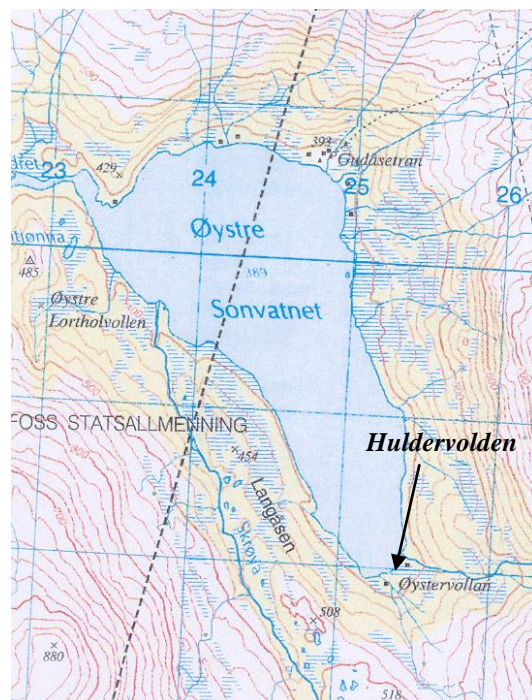


Ystgaard, Øen, Holm og Stav

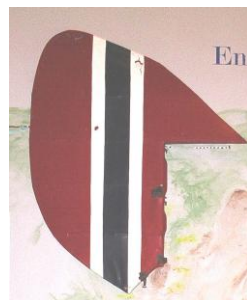
Da Dr. Johnsen og Olav Schjødt ankom Huldervolden, hadde familien Christiansen fått flymannskapet i hus. Ystgaard hadde stygge skader i ansiktet, nesen knust og venstre øye skadet. Mehre hadde brukket foten. Ystgaard hadde også brukket foten, men det ble først oppdaget senere. Harding! Begge to var sikkert i sjakk. Det var et mirakel at de kom fra det med livet i behold. På veien bort til Huldervolden hadde Inger tilbudt seg å støtte Mehre, men han hadde da sagt pent og høflig: ”Jeg kan da ikke støtte meg til et så lite menneske”, og da de kom til Huldervolden sa han følgende: ”Det var da en praktfull hytte”. De to skadede ble lagt inn på ”direktørrommet”. Inger husker at det var mye blod.

Flyet var fullstendig knust. Militärlege Bøckmann og Rønning kom frem ved 21-tiden.

Klokken 01 om natten kom to flysoldater ned til Gudå stasjon med ordre om å hente 8 mannskaper på Værnes for å hjelpe til med transporten ned fra fjellet. Inger Christiansen fulgte dem frem til Skrøytjønna. Det vanskelige terrenget og landskapet falt tungt for soldatene, så her måtte nytt mannskap til som bærere. Det endte opp med at fjellvante og lømmekjente meråkerbygg stilte frivillig opp og hjalp til med å bære de skadde ned gjennom Torsbjørkdalen, hvor de ankom Mannseterbakken etter 7 timer. Her stod sjåfør Stezenko klar med sykebil (noen mener det var to ambulanserbiler), og det hevdes at de sårede passerte forbi Gudå klokken 0930 fredag morgen på vei til Trondheim og sykehuset. Da var det snart gått et døgn siden flyet tok av fra Værnes. Dagen derpå gikk Inger Christiansen ned fra fjellet og besøkte Ystgaard og Mehre på sykehuset i Trondheim.



Senere havnet Ystgaard i Tyskland for plastisk kirurgi, for å rette på sin ”ødelagte nese”. Den kvinnelige kirurgen (uvanlig med kvinnelig kirurg på den tiden) spurte Ystgaard hva slags nese han ville ha. ”Å, det betyr ikke så meget, bare en å lukte med”, svarte Odd Christian. Hva gjelder Mehre, kan det nevnes at i brev mellom hans søster og deres felles far i Narvik, går det frem at hun var veldig redd da hun hørte om ulykken, og at det gikk to døgn før hun fikk vite om han levde eller ikke. Hun skriver også om besøkene på sykehuset i Trondheim, hvor hun forteller at Halfdan ikke kunne sitte før etter 14 dager. Han var nok temmelig kvasset etter ulykken.



**Sideroret fra 143
befinner seg på
Luftfartsmuseet i
Bodø**

Det ble nedsatt en havarikommisjon bestående av løytnant Waage, formann. Overmekaniker, løytnant Hagen, fenrik Furuset og løytnant Okkenhaug, sistnevnte også i egenskap av lensmannsbetjent og representant for lensmannen i Nedre Stjørdal. Disse jobbet raskere enn dagens havarikommisjon, for å si det forsiktig, og leverte sin rapport allerede 4 dager senere, mandag 23.juli. Altså et solid helgearbeide, og ferdig med det. Flyet var i orden ved avgang. Helt nybygget og kun brukt i en regimentssamling tidligere. Konklusjonen, med basis i hva Ystgaard også fortalte, var nok for lav hastighet i sving, som førte til spinn. Både kommisjonen og flyveavdelingens sjef påpekte at årsaken til at Ystgaard ikke klarte å få flyet helt ut av spinn fra 200 m høyde, trolig skyldtes vindkast fra fjellsiden som trykket flyet ned. I dagens terminologi vil vi si at flyet muligens ble utsatt for ”wind shear”. Det var allment kjent blant flyveavdelingens flygere at fjellsidene rundt Skarvan produserte både kraftige oppadgående og nedadgående luftstrømmer. Etter havariet ble motoren senket i Sonvatnet dagen derpå, og ulykkesstedet ryddet. For øvrig ble det i ettertid innen familien ikke snakket så mye om ulykken, og ingenting er skrevet i hytteboka.



**Odd K. Ystgaard,
sønn av flygeren**

Flygeskolen på Værnes hadde et mer tragisk havari ved Huldervolden i 1956. Etter å ha sirklet flere ganger over hytta på Huldervolden den gangen havarerte flyet i et uttørket elveleie. En omkom. Se bind 1, side 182.

Inger Christiansen dro til New York for å studere ved Columbia University. I den tiden bodde hun hos Karl Krogstad, familien som i sin tid eide Huldervolden. Ystgaard giftet seg med sin Inger i 1939, og det er etterkommere av disse som i dag eier Huldervolden. Noen har sagt det slik: *En slik pakt, bundet sammen gjennom en alvorlig ulykke,*

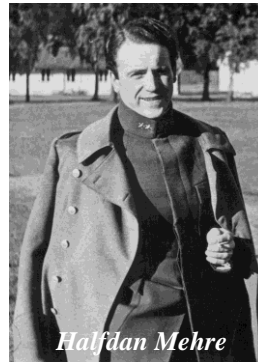


Generasjoner kommer og går på Huldervolden, her representert lørdag den 30.juli 2005 ved f.v: Ida Skirstad Pollen (barnebarn av Ystgaard), Morten Skirstad Hodt (ob), Jonas Skirstad Hodt (ob), Vilde Skirstad Pollen (ob), Katharina Skirstad Hodt (bb), Petter Hodt (ob), Anders Hodt, Jenny Skirstad Pollen (ob), Ole Petter Pollen. (Morten og Vilde står foran)

er nok ikke en oppskrift eller medisin til anbefaling, men for dette paret ble hendelsen det rette limet.

Odd Chr. Ystgaard ble utdannet siv.ingeniør ved NTH. Etter endt utdannelse jobbet han en periode ved Ørens Mek. verkstad før han kom til Christiania Spigerverk i 1948. I 1955 overtok han Krogstad Shipping. Ystgaard døde høsten 1995.

Halfdan Olrik Mehre var født på Evenes i Nordland den 10.august 1908 som sønn av amtdyrlæge Mehre, med røtter fra Sparbu i Trøndelag. Etter engelsk-artium og handelsgymnasium, studerte Halfdan en tid ved universitetet i Oxford. I 1929 gikk han på Krigsskolen. Deretter gikk han Hærens flyvesens speiderskole i 1932. Etter havariet tjenestegjorde Mehre som



Halfdan Mehre



Mette Mehre

nestkommanderende ved Trøndelags flyveavdeling, og under krigen var han blant annet ved staben i Little Norway i Toronto. Før dette, ble Halfdan arrestert av tyskerne i Gudbrandsdalen (se senere i artikkelen). Hva som skjedde er noe uklart, men så vidt familien vet rømte han i lag med oberst Ottar Birting Engvik til Sverige, og videre under krigen fløy Mehre bombefly. Mehre ble kaptein i 1943, major i 1947, stabskolen 1950 – 51, - og midlertidig oberstløytnant den 1.februar 1954. Ved sin død tjenestegjorde Mehre som Norges representant i det øverste råd ved SHAPE - hovedkvarteret for de allierte styrker i Paris. Halfdan Mehre giftet seg med Mette Elisabeth Ånensen, datter av direktøren for Union. Mette var en meget god rytterske og ble norgesmester i sprang-ridning i 1932. Halfdan Mehre døde av mavekreft den 19.august 1954, bare 46 år gammel. Fru Mehre døde to år senere av tuberkolose. Deres to barn, Halvor og Elisabeth – som på dette tidspunktet var 8 og 6 år, ble tatt vare på av Halfdans søster, Agnethe Olrik Mehre. Halvor og Elisabeth bor i dag i Eilinsvei på Jar i Bærum. Elisabeth har vært flyvertinne og pursher i SAS. Hun var gift (skilt i 86) med skihopperen Frithjof Prydz, kalt "Bassen" til daglig. Han døde i 1992 - av kreft (hjernesvulst). De har sønnene, Frithjof, født 1975 og Helge, født i 1978. Halvor er utdannet økonom fra Lund og er gift svensk, med Birgitta og de har to døtre: Mette Katrine, født 1978 og Maria Elisabeth, født i 1981.



Datteren: Elisabeth



Sønnen: Halvor

Her følger et brev Halfdan Mehre skrev fra sin tid på Værnes, datert 7.januar 1940 – og som han tydeligvis skrev en uke etter at han kom tilbake fra et vennebesøk i nyttårshelgen: (Sitat) *"Det tar meg en uke å bli klar over at jeg er på Værnes som før og at intet er forandret. Men turen til Oslo var deilig, den står for meg som en koselig drøm - duftende av lutefisk og gåsestek - med nogo attåt. Truls er utrolig glad i lutefisk - han kommer inn på rommet mitt rett som det er med en halv aquavit og sier: "Fortell om lutefisken da du"! Så skjenker han to drammer, og når jeg er vel begynt, sitter han med blanke øyne og sier SKÅL ! I dag har jeg forresten vært på andejakt. Vi så 9 stykker, 4 store stokkender og 5 skjærender, men kom ikke på hold - det var nemlig strålende klart i morges og blikkstilte. Så snart det blir ruskevær skal jeg ned å ta dem. Under storstormen i juledagene lå det*

hundrevis av ender ved elveutløpet fortalte en innfødt i dag. Så andestek skal vi ha - det er sikkert! Her er 1000-vis av trost for tiden - skal jeg ta med litt kramsfugl også? Skjøt et par stykker i dag for å se om de var noe tess - de var i meget bra hold, her er så mye rognebær og kornnek, så de har mat nok.

Av videre sensasjonelt nytt kan meddeles at jeg også har vært i kirken i dag - for første gang i Værnes kirke. Det var meget interessant - den er bygget ca. 1070. Presten viste meg rundt etter gudstjenesten - svært forekommende og hyggelig og alt gikk bra - helt til jeg ble var at jeg sto og sa "Nei, dæven" hver



Halfdan Mehre skriver brev hjem fra Værnes

gang han kom med noe særlig interessant. Men så gjorde jeg det godt igjen med noen bibelvendinger og vi skiltes som bestevenner. Og så har jeg hilst på noen av finnene - staute, kraftige karer som bare ville hjem igjen å ta russerne. En av dem hadde sin far og 3 brødre i hæren og sin mor og to søstre blant lottene. Går ut fra at de snart får anledning til å reise igjen. En av dem fortalte kaldt om hvordan han og 8 - 10 andre tok et helt kompani. De lå skjult da kompaniet kom marsjerende, valgte seg ut hver sin befalingsmann - og Pang - der sto plutselig kompaniet uten en eneste befalingsmann. Så tok mitraljøsene til å spille og i løpet av to minutter var der ikke en levende tilbake. Det er en vanvittig tid vi lever i.- I morgen skal vi fly hele dagen - fra det blir lyst til det blir mørkt. I den anledning har jeg satt en mekaniker til å tette flyet mitt med "Høyenhalls Tetningslister" - håper det skal bli bra. Forøvrig er her stjerneklart og tindrende kaldt i kveld og jeg har spist sausekjøtt til middag. Takk for en hyggelig nyttårsaften - og ærlig talt gir jeg blaffen i hva som måtte komme i dette nye året, bare vi får beholde helsen og være friske, det er det viktigste."

Den 25.april 1940 mottar Trøndelag flyveavdeling telefon fra Halfdan Mehre som var på Søndre Osen. Han ba om å få nedover et fly som kunne bringe ham til Hærens overkommando. Mehre hadde viktige opplysninger om den tyske framrykkingen langs Glomma. Han var redd disse styrkene kunne falle nordmenn og briter i ryggen. Løytnant



Halfdan Mehre og Henrik Stenwig nødlandet i Gudbrandsdalen

Stenwig og fenrik Torhaug ble straks sendt av sted i Fokker 323, som var kamuflert med

hvitmaling (se bildet). Vel fremme måtte Torhaug avgi sin plass til Mehre, som fulgte flyet videre til Gudbrandsdalen. Det de ikke visste, var at overkommandoen var flyttet nordover raskere enn antatt, og da flyet fikk trøbbel med motoren, måtte de nødlande ved Losna.

”Tyskerne skjøt som bare f.”, forteller Henrik Stenwig. De forsøkte å stikke av, men de store gummikallosjene var vanskelig å bevege seg i på overflatevannet. De ble straks omringet av tyske soldater og tatt til fange. Det siste de klarte før de ble tatt, var å grave ned våpnene i lyngen. En tysk offiser kom de i møte: ” *Haben sie durst, meine herren*”? Så fikk de en feltflaske, halvt med kaffe - halvt med brennevin. Sterk som døden, erindrer Stenwig. De ble fulle.

Da de dagen derpå ble tatt med til Vinstra hotell, kom en sørpa full tysker inn på rommet hvor de var. ”*Ah, englische kriegsgefangene, ja, die mussen wir schiessen*”, sa han og trakk opp maskinpistolen. ”*Die norweger, die schiessen ihre gefangene, da soll ich auch*”. - Men så kom det inn en kaptein og fikk stoppet alt. ”*Det var lite trivelig – han hadde nok skutt*”, har Halfdan Mehre fortalt i ettertid.



Mehres store hobby var jakt og spesielt oppdrett av gode jakthunder av riktig avl.